

令和2年度第2回地域公共交通会議 会議録

日 時：令和2年11月25日（水）10：30～12：00

場 所：南伊勢町役場 南勢庁舎3階会議室

出席者：16名（定数20名）+オブザーバー1名

- ・学識経験者（名古屋大学大学院環境学研究科 加藤教授）
- ・住民代表（田畑委員（会長）、泉委員、上村委員、山本委員）
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者
（三重交通(株)伊勢営業所、三重交通(株)志摩営業所、大新東(株)南伊勢営業所）
- ・一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（三交タクシー）
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- ・中部運輸局三重運輸支局（首席運輸企画専門官）
- ・三重県警伊勢警察署（交通規制係長）
- ・三重県（地域連携部交通政策課長、伊勢建設事務所副所長）
- ・南伊勢町（観光商工課長、教育委員会事務局長）
- ・オブザーバー：三重交通 バス営業部部長（乗合）

事務局：南伊勢町 環境生活課 東課長 生活交通係 長尾、奥村

報告内容：1) 南伊勢町内の道路工事予定について

2) 危険なバス停について：公表された町内5ヶ所の協議状況の説明

その他：環境生活課 高齢者事業での、三重交通免許返納半額チラシと合わせた、三重県「いつまで運転しようか迷っているあなたへ」の配布について

伊勢警察署 交通事故発生状況

三重交通 ニュースレター等

協議内容：

- 1) 承認 ・南伊勢町地域公共交通計画（案）

協議・承認

（事務局）地域公共交通計画の案について

計画概要説明

（会長）

今後のスケジュールや、検討方法などをきちんと教えてください。

再度、要点も併せて説明してください。

（委員：学識経験者）

今日の修正内容の反映と、パブリックコメントの実施等、今後のスケジュールについてはっきりさ

せておきたい。今日すべきところを明確にしたい。

委員の皆さんは施策の中に、ご自分の名前があるか確認ください。

目標設定について、ハードルの高いものがあるが、再検討する必要がある。

「ありえない」計画がないか確認する。「ありえるもの」にすることも必要な時もある。

大きな利用者目標に比べ、後半に細かな目標もあり、できるものもある。

5つくらいのポイントがあり、計画の確認をしていただきたい。

到底無理なら省かなければいけないが、ここに書いてあるという事は必要だという事で書いてあるので、前向きに見てください。

(事務局)

スケジュールとしては、本日の皆さんのご意見で修正し、その後パブリックコメントを実施します。修正内容については次回会議がよいのかと、調整いたします。

利用者数の目標は、コロナ禍では難しいと思われませんが、デマンドについては総合計画絆プランで同じく75人/日で設定しており、そちらと合わせて変更する必要がある。デマンドバスについては、もう少し新規顧客も掘り起こしもできそうにも感じている。

要点ですが、総合計画では年少人口のV字回復計画で、増加を目指している。基本方針の高校生、児童生徒の部分をしっかり実施していく。高校生が快適に通学できる、18才まで安心して子育てできる環境づくりと、高齢者が気軽におでかけできる仕組み作りや、安心して移動できることを考え、利用促進やアピールついて書きました。観光客については、災害対策と合わせ明記されている。

(委員：大新東)

1点目、目標数値ですが、平成29年度をピークに減少しているが、75名となっている。

当時、右肩上がりの時に設定した数値。潜在的な顧客の取り込みが可能というお話しがあったが、運行時刻が8時から5時なので高校生などは難しい。観光については、町外も併せてアピールが足りていないと考えている。予約が取り難いところも、運行時刻の変更なども視野に入れると可能性も出てくるが、コロナ禍である最近では、70、71人が現実的かと思う。

少し下降修正していただきたい。

高齢者についての施策については協力できる部分が非常に多く、予約代行みたいなところは今後重要かと思えます。観光客についての利用は現在まれではあるが、観光スポットに乗降位置の設置などで考えられることだと思う。

(会長)

良いご意見ですね。

(オブザーバー：三重交通)

県内で多くの市町が計画策定しておられるが、具体的施策に言及している。他の市町さんは割とぼやかしてみえると思いますので、そこが明確になっていて、実施までのハードルが高いものが中にはあると思うので、その辺りを整理しながら進めていく必要がある。

町内の交通モード、移動手段についていろいろあるが、支線部分にも新たなものの導入も検討され

ていて、そうすると、それぞれの交通手段を上手く使い分けて機能させていかなければならないということが課題。そのためには、乗り継ぎを前提とした仕組みを構築していく必要があり、接続を良くしていかないといけない。また、交通システムを上手く機能させるためには、それぞれをコンパクトに動かしていかないといけないと感じた。

一方で、乗務員の運用の面では、たとえば運行経路の変更等による所要時間の短縮、支線部分を上手く他のシステムに移行してことで短縮をしていくことなどが挙げられる。

2つあり、1つは「バス運転手の働き方改革という点」で効果が望め、我々にとっても非常に良いこと。もう1つは、「利便」という観点からすると、労働時間の短縮が図れ、上手く調整することで特定の部分で増便をしていくことも可能かもしれない。

これを実施することで、多くの余分な乗務員や車両が必要になるようなことがなく、現有のなかで上手く効率的につなげていけることが出来れば一番良いかと思った。この計画に沿って、良い提案ができると良い。

(会長)

良い意見でした。まず、目標設定について、事務局どうですか。

(事務局)

平成28年度までの生活交通維持改善計画の目標は71人/日でした。

平成29年度に目標設定を上げたが、77人/日とかなり上回っており、現状維持でもいけないと75人とした経緯がある。現状で、コロナ禍もある中で、厳しい設定ではあるが、利用者の掘り起こしができていないことと、総合計画との整合性と、高いから無理だからと下げるのもどうかと思い、目標設定はそのままにした。先月は69人まで回復しており、平日だけだともっと利用者数は高くなります。

確かに75人/日は高いので、下降修正して良いと思いますが、ではいくつにするのかを皆様のご意見を伺いたい。

(委員：大新東)

その当時、過去の実績からと75人/日にした。下がっていたが、今、68人/日まで上がってきている。71、72人と言っても、3人増やすとなると、どうかと。どの数が一番いいのかは決めかねる。ただ、70人/日は越えていきたいと考える。

(会長)

毎年400人の人口減少があり、高齢化が進んでいる。75人は冒険的じゃないかと。掘り起こしや、観光客なども取り込みたいが、難しいところ。

(オブザーバー：三重交通)

率直に申し上げると、目標を上げるというのは、町の人口減少等のこともありかなり難しい。広域幹線の三重県目標も現状維持となっている。現在、現状維持も難しいと言うのが本音。

ただ一方で、新しい計画を作る段階で、新たな施策の新たな効果をどうやって見込むのか、これが低け

れば低いほど、ハードルは下がる。高ければ高いほど、それを利用される町民の努力も必要になる。その辺りをどのように、町民の皆さんの意識を上げていくのかということに取り組んで行かれると言うのであれば、目標については高く掲げていく必要があると考える。

(委員：学識経験者)

どうして、町営バス利用者数は年で、デマンドバス利用者数は日なのか？

町営バス利用者数は1日85人を目標では88人に、デマンドバスは67人から75人、広域幹線は単純に足すと132人。

気を付ける必要があるのはこの数値が全然違うもので、町営バスならダイヤがある。ダイヤを変えないならそのダイヤに詰め込んで、ダイヤを変えるなら、どうやって数えるか。

デマンドは別で、ダイヤがないので、とにかく乗れ！とのこと。

長い距離を1人で乗ってしまうと、短い距離で何回も人が乗れたのに、ってなるので、長距離は町営バスを利用してほしい。人か、人/キロって言う概念がそれにあたる。

乗継をどうやってできるかを、計画に書いてあるけれど、そういった目標が設定されていないので、そこを作るといい。

広域幹線については、高校生が何人か、病院行や南島からのイオン行もできたが、お年寄りでアクティブな方がどのくらいいるかってことに影響される。そもそもそのような方がどのくらいいるかってこと。高校生がってことですが、だんだん減ってはいるが、急激な大幅減でもない。増えたり減ったりしながら、結果減っていくでしょうが、これはバスをきちんとやれば、減りを抑えることが可能じゃないかと、私は考えていて、ここがとても大事。

今回のこのメッセージを計画として伝えることで、南伊勢は今の小学生の皆さんが高校生になっても今ぐらいの交通が維持していける、より便利になっているよと、メッセージを出す。そのことで、今の小中学生の皆さんと、親御さんがより便利なところに、「こんなところ住んでいられないから」と、「子育てできないから」と、出てかなくて済む。そういうメッセージは出せるし、出さなければいけない。

そうは言っても、不便だからとかで出て行ってしまう、下宿してしまう子達がいるので、きちんとしなければならぬ。ここを後ろの項目で精査されなければいけない。

特にデマンドは人主義で本当にいいのかってところ。これは考えたほうが良い。単発のところでも多く乗っていただけるのか。

それと町営バスが、いちいち支線に入って出る。それも誰か乗降があるといいが、誰もいない。私が乗った時も、高校生が支線の入り口で一旦降りて、出てきたらまた乗ってくると。当然の事で、どうして誰も乗らないとことを入る必要があるのだ？という事。誰も乗降がないのであれば、入らない運行でいいのでないか、ということで書かれてはいる。しかし、お年寄りが病院から帰ってきたのに支線に入らないとかでは問題で、その計画の裏のところできちんと考えなければならない。伊勢から帰ってきて、バスから降りたら自動運転の車が迎えにくるといいが、そうはいかない。自動運転も10年20年先でゴルフカートみたいなのはあるが、それでお年寄りが乗って帰るっていうのも現実的ではない。

なので、ここに運転できる方がいて、予約できるシステムなどを考えなければならないが、そこまでは至っていない。現在、他市町で若い方が電気自動車を使って、無償でやっていて利用は多いと聞いているが、計画に組み込んでないので組み込まないといけぬ。しかし、きちっと組み込んでしまうと、

地域の皆さんが「やめられなくなるのではないかと不安になるので、書いてないのかもしれない。

計画に書くという事は、やめられなくなると言う事で、プレッシャーになるかもしれない。だから、実証実験となるのかもしれない。そこまで書いてあるとなると、75人とは現実になるかもしれない。何にもしていないと、できないけど、何かするとできる、そういう値を書いておく必要がある。かなり途方もない数を書くと、疲弊してしまうのと、目標として価値がなくなるので、先ほどのような目標が良い。

目標について、いろんな情勢が変わって目標を1年でクリアしたこともあるので、変更していけば良い。目標は合意していないと、意味がない。

(会長)

たくさんご助言をいただきました。少しこの内容については預からせてください。

(委員：三重運輸支局)

今回の法改正の中で、利用者数、収支を目標設定とすることにもなっているので、努力義務ではありますが、その辺りも明記いただくと良い。客観的な数値目標もご検討いただきたい。よろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございます。

(委員：学識経験者)

利用者数と収支は、11/27の法改正でそこは明記されているので入れてください。
収支率と勘違いしがちだけど、収支です。それは、きちんと書いてください。

(会長)

欠席委員からのご意見をお願いします。

(事務局)

住民代表委員からです。

- ・調査した内容、話し合われたこと、懇談会での聞き取った声を適切に盛り込み、まとめていただいたと感じました。
- ・人口の減少におかれて、公共交通が小さくなっていくことは避けなければ、と思いました。
- ・公共交通ニーズを見込みやすい「3K」への働きかけの内、高齢者に対しては、よりきめ細かく個別の要望を聞き取りなどして対応していく必要があると思います。

(委員：学識経験者)

高齢者ですが、いろいろな方がみえます。

- ・全く昔から車に乗らず、バスとか利用していた方。利用の癖はついてはいるが、元気なうちはいいが、

だんだん足腰が弱って、でかけるのがおっくうになり閉じこもる。バスを利用するにはバス停まで歩いて、やはり休むところを作らないといけない。なるべく歩いていただくことが大切。どうしても無理になったらデマンドを利用すれば良く、そこが大事。

- ・車に乗っているが、運転をやめた方が良い方。やはり免許返納についても考えていかなければならない。やはり、バスに乗ることへのきっかけづくり。乗り方教室であるとかが大事で、強力にやっていかなければならない。私達より上の年代の方は、運転できなければ人間失格くらいの思いを持っている方もいる。免許がなくなったから、人間が落ちたなどとの発想になっているのは全く違う。
- ・更にその予備軍の50,60代の方にも、年1、2回はご利用いただけるように考えていく必要がある。イベントなど、昔のノーマイカーデーなどがそうで、今はコロナで言えないが車を使わず飲みにいったりしていただけたらと考える。

どこの計画にもあるこの免許返納についての施策が書かれていない。特に警察さんにご協力いただきやっている。そこは必要で書く必要がある。

(会長)

最後に、三重県交通政策課長の代理、副課長さんお願いします。

(委員：交通政策課)

地域に密着した計画となっている。11/27の法改正の内容も受けて、より一層の良い計画に仕上げただけだと思います。

(会長)

今日の皆さんのご意見を反映して、修正いたしますが、基本的な部分については承認いただいてよろしいでしょうか。(委員)「はい」

では、再度修正いたします。ありがとうございました。

閉会